இணைப்பு 1.

[522-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

"மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் குறித்த மானியக் கோரிக்கைபற்றி போக்குவரத்து அமைச்சர் மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் ஆற்றும் உரை.

மாண்புமிகு சட்டமன்றப் பேரவை தலைவர் அவர்களே!

"கோரிக்கை எண். 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம்" என்பதன்கீழ் ரூ. 52,12,900 மானியம் இவ்வரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டுமென்று முன்மொழிய அனுமதி வேண்டு கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

கீழ்க்காணும் சட்டங்களின் விதித்துறைகளையும் அதன்கீழ்ச் செய்யப்பட்ட விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கியப் பணியாகும் :—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

(3) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்.

பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதிகளின் மேம்பாடு கீழ்க்காணும் வழி முறைகளில் எய்தப்படுகிறது :—

(1) புதிய வழித்தடங்களுக்கு அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்குதல், தற்போதுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்து களுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தல் ;

(2) பேருந்துகளின் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும், தற்போதுள்ள வழித்தடங்களை நீட்டித்தலும்.

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக இருக்கைகள் அதிகமாக உள்ள பெரிய வண்டிகளை விடுவதன்மூலம் இருக்கை களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல். இம்மாநிலத்தில், பேருந்து களுக்குப் புதிய அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்குவதில் தாராளமான கொள்கையைக் கடைப்பிடிக்குமாறு எல்லா வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரிகளுக்கும் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

1971 ஜூலை 21]

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து.

நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கையில் மாறுதல் ஏதும் இல்லை. அது கீழ்க்கண்ட வகையைச் சேர்ந்த வழித்தடங்களுக்குப் பொருந்தும் :—

(1) 75 மைல்களும் அதற்கு மேலுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் பணி—விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(2) எவ்வளவு தொலைவாக இருப்பினும், சென்னை மா நகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும்;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியா குமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக் கொள்கை படிப்படியாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ் வழித் தடங்களில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும்போது (இரு மாநிலங்களுக்கிடையிலான வழித் தடங்கள் உட்பட), இந்த வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப் படுகின்றன. இக் கொள்கை, செவ்வையாகவும், உரிய காலத்திலும் செயல்படுத்தப்படுவதற்காக, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் சில விதித் துறைகள் திருத்தப்பட்டுள்ளன.

பேருந்துகள்.

பேருந்துகளுக்கு அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்குவதில் ஒரு சிலரிடமே உரிமைச்சீட்டுகள் குவியும் ஏகபோக உரிமையைத் (monopoly) தடுக்கும் நோக்கத்தோடு, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் எத்தனை உரிமைச்சீட்டுகளை வைத்திருக்கலாம் என்பதற்கு மேல்வரம்பு விதிக்க அரசு முடிவு செய்துள்ளது. பினாமி தாரர்களுக்கு (benamidars) பேருந்து அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்குவதை மறுப்பதன்மூலம், பினாமிதாரர்கள் பேருந்து அனுமதிச்சீட்டு வைத்திருக்கும் பழக்கத்திற்கு முற்றுப்புள்ளி வைப்பதென அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

மேலும், ஐம்பது அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட பேருந்து உரிமங்களை வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அனைத்தையும் பொது நலனை முன்னிட்டுக் கையகப்படுத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள்.

வளர்ந்துவரும் வர்த்தகத்திற்கும் வாணிபத்திற்கும் ஏற்ப வாடகை லாரிகளுக்கும், தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநிலம் முழுவ திலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. வாடகை லாரிகளைக் கொண்டுவந்து காண்பித்தவுடன், முறையான

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில், அவற்றிற்கு, தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. தென் மாநிலங்களில் சரக்கு வண்டிப் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வகைசெய்யும் நோக்குடன், இம்மாநிலத்திலுள்ள லாரிகளுக்குப் பொது மாநில அனுமதிச் சீட்டுகள் (Composite permits) வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் கேரளா, மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் செல்திறன் உள்ளவையாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேலொப்பமிட வேண்டியதில்லை. அதுபோன்ற அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்கப்பட்ட வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 200 ஆகும். பொது மாநில அனுமதிச் சீட்டை 200-லிருந்து 300-ஆக உயர்த்தும் செயற்குறிப்புக்கு தமிழ் நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம் கடும் எதிர்ப்புத் தெரிவித்ததால் அது தள்ளிவைக்கப்பட்டுள்ளது. அதிக அளவு சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்வதற்கு சரக்கு வண்டிகளை அனுமதிக்கவேண்டுமென்ற கோரிக்கை நீடித்து வருவதால், 1970-ம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் 1-ம் நாளிலிருந்து சரக்கேற்றிய நிலையில் பேரளவு எடை 12,192 கிலோ கிராமிலிருந்து 15,240 கிலோ கிராமாக அல்லது வண்டியின் பதிவு செய்யப்பட்ட எடை, இவற்றில் எது குறைந்த எடையோ அந்த எடை அளவுக்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

ஒப்பந்த வண்டிகள்.

வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக்கார்கள் ஆகியவற்றிற்கு அனுமதிச்சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள், சிறிய, நடுத்தர வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றில் கட்டண வீதங்களை 1971-ம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் 12-ம் நாள் முதல் அரசு திருத்தியமைத்துள்ளது.

தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகள்.

1969-ம் ஆண்டு ஜுன் திங்கள் 30-ம் நாள்வரை, இருக்கை ஒன்றுக்கு, காலாண்டிற்குத் தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளுக்கான வரி வீதம் ரூ. 30-ஆக இருந்தது. 1969-ம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் 1-ம் நாளிலிருந்து, இருக்கை ஒன்றுக்கு, காலாண்டிற்கு ரூ. 50-ஆக இந்த வரி வீதம் உயர்த்தப்பட்டது. முறையான பேருந்துகளுக்கும் தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளுக்கும், இடையே வேண்டாத போட்டியைத் தவிர்க்கும்பொருட்டும், தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகள் தவறாகப் பயன்படுவதை நிறுத்தவும், தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளின் வரி வீதம், 1970-ல் காலாண்டு ஒன்றுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 100-ஆக உயர்த்தப் பட்டது. தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உரிமையாளர்கள் ரிட் மனு ஒன்றைத் தாக்கல் செய்ததன்மேல், இந்த வரி வீதம் செல்லாதென உயர்நீதி மன்றம் குறிப்பிட்டு, தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளுக்கு, காலாண்டிற்கு, இருக்கை ஒன்றுக்கு, ரூ. 30 என்றும், பழைய வரியையே வசூலிக்க வேண்டும் என்றும் ஆணை பிறப்பித்தது. இதுகுறித்து, தலைமை நீதிமன்றத்தில் மேல் முறையீடு செய்வதென அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

1971 ஜூலை 21]

வருவாய்.

1970-ம் ஆண்டு ஏப்பரல் திங்கள் 1-ஆம் நாளிலிருந்து 1971-ம் ஆண்டு மார்ச்சு திங்கள் 31-ஆம் நாள்வரை ரூ. 21.81 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. முந்தைய ஆண்டில் (1969-70) இந்த வருவாய் ரூ. 19.46 கோடியாக இருந்தது.

பொது.

அண்மை ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத் துறையில் சீரான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டு வருகிறது. சட்டமன்றப் பேரவையில் நடக்கும் இவ்விவாதத்தின்போது, போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறைகளையும், போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்தும் வகையில் தெரிவிக்கப்படும் கருத்துக்களை அரசு வரவேற்கும்.

இணைப்பு 2.

[522-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்து, 1970-71.

பொது.

1. தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்து மக்கள் பணியில் 23 ஆண்டுகளைக் கழித்த பின்னர் 1970-ஆம் ஆண்டில் தனது பணியின் 24-வது ஆண்டில் அடியெடுத்து வைத்தது. உலகப் போருக்குப்பின் நாட்டினைச் சீர்படுத்துவதை ஆராய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்ட மத்திய குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசுக்குச் சொந்தமாகவும், அரசால் நிர்வகிக்கப்படுவதாகவும் இருக்க வேண்டுமென 1944 டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையினையொட்டி தமிழ் நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசு முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை மாநகரில் அப்போதிருந்த 239 தனியார்ப் பேருந்துகட்குக் கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் 1947-ம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாகச் செயலுக்கு கொணரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்து போக்குவரத்துக்களை நிறுத்திக்கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக 1948 ஜூலைத் திங்களில் சென்னை மாநகரில் உள்ள நகரப்பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. மாநிலங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டதின் விளைவாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் முன்பே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகள் 1956-ஆம் ஆண்டு இத்துறையின் தனிக்கிளையாகச் சேர்க்கப்பட்டன.

2. முதல் நெடுந்தொலை கடுவிசைப் போக்குவரத்து சீர் வசதியுடன் 1959 ஆகஸ்டில் தொடங்கப்பட்டது. 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் போக்குவரத்துத்